

1983年信用状統一規則論考

(その5)

—— D. 書 類 ——

D. 1. 運送書類（積込または受取を示す書類）〔後半部分〕

福 島 昌 則

目 次

第1節	はじめに
第2節	第29条 積換え
第3節	第30条 郵 送
第4節	第31条 運 賃
第5節	第32条 “Shipper's Load and Count”等の文言記載運送書類
第6節	第33条 受益者以外の荷送人の運送書類
第7節	第34条 無故障運送書類
第8節	おわりに

第1節 はじめに

本稿においては、D. 1. 運送書類（積込または受取を示す書類）の後半部分を探り上げる。1983年規則の第29条から第34条までの条文である。各条文の主題は「積換え」、「郵送」、「運賃」、「“Shipper's Load and Count”等の文言記載運送書類」、「受益者以外の荷送人の運送書類」、「無故障運送書類」である。

創設当初の1933年規則においては、「積換え」は第19条C項、「郵送」は第25条、「運賃」は第17条、「受益者以外の荷送人の運送書類」は第24条、「無故障運送書類」は第18条にそれぞれ規定されていた。その後数次の改訂を経

て1983年規則に至っているわけで次節以降においてその変遷の跡を辿り論考のこととする。

第2節 第29条 積換え

Article 29

a. For the purpose of this article transhipment means a transfer and reloading during the course of carriage from the port of loading or place of dispatch or taking in charge to the port of discharge or place of destination either from one conveyance or vessel to another conveyance or vessel within the same mode of transport or from one mode of transport to another mode of transport.

b. Unless transhipment is prohibited by the terms of the credit, banks will accept transport documents which indicate that the goods will be transhipped, provided the entire carriage is covered by one and the same transport document.

c. Even if transhipment is prohibited by the terms of the credit, banks will accept transport documents which:

i incorporate printed clauses stating that the carrier has the right to tranship, or

ii state or indicate that transhipment will or may take place, when the credit stipulates a combined transport document, or indicates carriage from a place of taking in charge to a place of final destination by different modes of transport including a carriage by sea, provided that the entire carriage is covered by one and the same transport document, or

iii state or indicate that the goods are in a Container(s), trailer(s), "LASH" barge(s), and the like and will be carried from the place of taking in charge to the place of final destination in the same Container(s), trailer(s), "LASH" barge(s), and the like under one and

the same transport document.

iv state or indicate the place of receipt and/or final destination as "C.F.S." (container freight station) or "C.Y." (container yard) at, or associated with, the port of loading and/or the port of destination.

第29条

a. 本条の目的のための積換とは、積込港または発送地もしくは受取地から陸揚港または仕向地までの運送行程中における同一運送方法内でのある運送手段もしくはある船舶からほかの運送手段もしくは船舶への移替え・再積込 (a transfer and reloading) またはある運送方法からほかの運送方法への移替え・再積込を意味する。

b. 信用状条件によって積換が禁じられていないかぎり、銀行は、全運送が同一の書類によってあらわされることを条件として、物品が積換えられる旨を示している運送書類を受理する。

c. たとえ信用状条件によって積換が禁じられていても、銀行は、つぎの運送書類を受理する。

i 運送人が積換える権利を有する旨を示す印刷条項を含んでいるもの、または、

ii 信用状が複合運送書類を定めている場合、または海上運送を含む異なる運送方法による受取地から最終仕向地までの運送を示している場合には、積換を行なう旨または積換を行なう可能性を明記しもしくは示しているもの——ただし全運送が同一の運送書類によってあらわされていることを条件とする。または

iii 同一の運送書類のもとで、物品がコンテナ、トレーラー、"LASH" バージ (Container(s), trailer(s), "LASH" barge(s)) またはこれらと同様のものに積まれて、かつ受取地から最終仕向地までその同じコンテナ、トレーラー、"LASH" バージまたはこれらと同様のものに積まれたまま運送される旨を明記しもしくは示しているもの

iv 受取地および／または最終仕向地を、積込港および／または仕向港にある“C. F. S.” (container freight station) もしくは“C. Y.” (container yard) またはその港に付属 (associated with) する“C. F. S.” もしくは“C. Y.”として明記しもしくは示しているもの

本条は積換えに関して、伝統的な積換えの概念すなはち商品を或船からおろして別の船に積込むという海上運送についての考え方を転換して複合運送に適する概念を導入し、a 項において統一規則上の「積換」の定義を掲げ、b 項、c 項において所要の改訂を行なっている。

積換えの伝統的な考え方は、1933年規則から明示されていた。

1933年規則第19条

船荷証券が要求せられたるときは、次の証券を受領することを得。

- a) (省 略)
- b) (省 略)
- c) 所謂印刷せられたる約款以外に航海の途中に於て積換えを為し得べきことを予め許容せる積換約款ある船荷証券但し全航海が同一の船荷証券の下に於て行はるることを条件とす。

技術上の理由に基づき全運送が同一の船荷証券の下に行はるることを得ざる場合にあっては、航海の途中に於て積換を為すことを許容する該船荷証券は上記但書に拘らず之を受領することを得。但しこの場合に於ては銀行は何等の責任をも負うことなし。

- d) 船会社又はその代理人の発行せる所謂「通船荷証券 Through Bills of Lading」なる船荷証券

このように1933年規則c) 項においては積換約款ある船荷証券も、その提供せられたる船荷証券が、之によって、積換後に運送品に生じたる損害等についても、なお、証券発行者たる運送人に対し責任を追求し得るものなることを条件として之を受領しうることとした。但しこの積換が運送人の任意處分でなく、運送技術上やむを得ざるに出づるものなるときは、上の条件を必

要としないと云うのである。d) 項は、所謂通船荷証券は、船主又はその代理人の発行にかかることを条件として受領し得る旨を定めた。海陸通船荷証券を、船会社の代理人に非ざる陸上運送人で発行した場合には、本規定によって受領せらるることを得ない。何故かと言ふに陸上運送人は、通船荷証券によって表彰せられたる運送品が船積港に於て、特定の船舶に、速かに積込まれることを保障することが出来ないため、運送品の到着が遅延するからである。又陸上運送人の発行せる通船荷証券は、船荷証券でないから適法の証券たり得ずとする説のあることも注意すべきである。（かかる証券も船荷証券たることを妨げずとする説もある。）⁽¹⁾

第1次改訂の1951年規則では条文は同じく第19条であるが、1933年規則第19条c) 項の後段の例外規定すなはち技術上の理由に基づいて全運送が同一の船荷証券の下に行ない得ない場合は積換許容船荷証券を受領し得るという規定が削除された。その理由は詳かではないが同一の船荷証券で全航海をカバーしていないものは、適正な提供証券とはみなし難いという解釈に基づくものと思われる。⁽²⁾

1951年規則第19条

海洋船荷証券が要求される場合は、次に掲げるものは受理することができる。

- (a) （省 略）
- (b) （省 略）
- (c) 船会社又はその代理人によって発行された「通し船荷証券」。

信用状によって要求されている船荷証券の形式の如何に拘らず（「船積」又は「本船渡」船荷証券を含む）、印刷された約款によっている場合は別として、運送中における積換を許容する船荷証券は、全航海が同一の船荷証券により引受けられていることを条件として受理することができる。たとえ「直通」（“direct shipment”）「積換無用」（“without transshipment”）又は「積換不許」（“transshipment not permitted”）の如き表示が、信用状に使用せられていようと、貨物が積換えられるべき旨の特別の記載のない船荷証券である限り、これを受理することができる。

次に、第2次改訂の1962年規則において、第19条1項に簡潔な文章で上記趣旨が採り入れられた。そして第19条2項として印刷積換約款と信用状の積換禁止条件に関する条項が追加された。第19条の英原文と邦訳を次に掲げておく。

1962年規則第19条

Unless transhipment is prohibited by the terms of the credit, Bills of Lading will be accepted which indicate that the goods will be transhipped en route, provided the entire voyage is covered by one and the same Bill of Lading.

Bills of Lading incorporating printed clauses stating that the carriers have the right to tranship will be accepted notwithstanding the fact that the credit prohibits transshipment.

積換が信用状条件によって禁じられていないかぎり、その全航海が一つの船荷証券によって表わされることを条件として、物品が運送中において積換えられる旨を示している船荷証券は受理される。

運送人が積換の権利を有する旨を明示している印刷条項のある船荷証券は、たとえ信用状が積換を禁じていても受理される。

第19条1項において、いわゆる Transhipment B/L（積換船荷証券）の受理条件を規定している。すなわち信用状に積換禁止条項がないことと同一の船荷証券により全航海がカバーされていることのふたつの条件を満たしている積換船荷証券は受理されると規定している。B/L 面への積換表示の例示は次のとおりである。“port of loading A, destination B, with transshipment C”（船積A港、C港積換、仕向地B港）。

同条2項においては、積換約款が船荷証券に印刷されている場合は、たとえ信用状が積換を禁止していても受理されると規定している。印刷された積換約款は、運送人の一般条件に属するものであり、個々に積換を約定している場合の積換文言とは異なる。よって、船荷証券の印刷された不知約款等が

Clean B/L（無故障船荷証券）の条件に抵触しないのと同様であるとの考え方によるものである。この2項が追加された理由は、1951年規則第19条の条文中に“印刷された約款によっている場合は別として”という文言があり、この文言のあとに全航海同一船荷証券の原則が謳^{ウタ}われていたが、文言上誤解を招くというおそれがあった。1962年規則において全航海同一船荷証券の原則を1項とし、印刷約款条項を2項として明確化を図ったものである。

第3次改訂の1974年規則においては、第21条(a)項、(b)項にそのままの条文で継承されている。1962年規則第19条の条文がそのまま継承されたということは、時あたかも複合運送方式の発展過程ということから“transhipment”という用語の解釈について疑問が提起される事態を招くこととなった。

“transhipment”とは、もともと“transfer from one ship to another”という海上運送区間における一つの船から他の船への積換を意味していた。複合運送の発展により“Transfer from one conveyance to another”と一つの運送機関から他の運送機関への積換をも意味するようになり、2船間をはじめ2航空機間、2貨車間、2トラック間と同種運送手段間に加え、貨車から船舶への積換のような異種運送手段間の積換をも意味するようになってきた。ところが信用状統一規則において“transhipment”の語の解釈が明示されていなかったことから信用状に積換を禁止する条件があるときは混乱が予想される事態となっていた。⁽³⁾1983年規則においてこの問題の解決が図られている。

〔1983年規則の特徴〕

1. 1974年規則第21条が1983年規則第29条に位置づけられた。
2. 第29条a項として、懸案であった積換の定義づけが実現した。すなはち積換とは次の場合の「移替え・再積込」(a transfer and reloading)を意味すると定義し、運送品が運送人の手に渡った地点から目的地までの区間が対象となるとした。そして同一運送方法内で行なわれるものと異種類の運送方法内で行なわれるものとに分類し規定している。具体的には同一運送方法内

のものとしては、陸上運送のトラック、鉄道間の移替え・再積込、航空運送における航空機間の移替え・再積込、海上運送における船舶間の移替え・再積込が考えられる。異種類の運送方法内のものとしては、トラックから船舶へ、あるいは航空機へ、船舶から鉄道へ、航空機からトラックへ、あるいは船舶へなど種々の場合が該当することとなる。⁽⁴⁾複合運送の飛躍的發展の時期を迎え、信用状統一規則の改訂に際して採られた重要条項の新設であると解される。

3. b 項は、1974年規則第21条(a)項を一部修正して承継している。修正箇所は、「全航海が一つの船荷証券によって表わされる」を「全運送が同一の書類によって表わされる」とし「船荷証券」を「運送書類」と改めている。

4. c 項は1974年規則第21条(b)項の趣旨を承継し「船荷証券」を「運送書類」とした上で、信用状条件として積換が禁じられている場合でも積換を明示している運送書類を銀行が受理する場合について4項目に分類して規定している。c i は1974年規則第21条(b)を継承したものである。c ii は信用状が複合運送を許容しているにも拘らず積換を禁止するということはあってはならないことである。なぜならば複合運送自体が積換を前提として行なはれる運送形態であるからということで本項が設けられている。c iii は物品がコンテナ、トレーラー、“LASH” バージ (Container(s), trailer(s), “LASH” barge(s)) またはこれらと同様のものに積まれて受取地から最終仕向地まで同じ状態で運送される場合を規定している。この場合積換えられるのは物品そのものでなくコンテナ等の容器類であるという考え方の存在が考慮された模様である。この点今後議論的となり得る可能性もあろう。C iv は “C. F. S.” (container freight station) と “C. Y.” (container yard) を明記もしくは示しているものについて規定している。両者ともコンテナ船積における重要部署であるとの認識によるものである。

この第29条の登場により、外国為替取扱銀行、とくに信用状発行銀行は、信用状発行依頼人である顧客に対し、貿易条件、運送条件について懇切な指導・助言を行なう責務を担うこととなったことに留意する必要がある。

第3節 第30条 郵 送

Article 30

If the credit stipulates dispatch of goods by post and calls for a post receipt or certificate of posting, banks will accept such post receipt or certificate of posting if it appears to have been stamped or otherwise authenticated and dated in the place from which the credit stipulates the goods are to be dispatched.

第30条

信用状が郵便による物品の発送を定めかつ郵便小包受領書または郵送証明書を要求しているときは、銀行は、信用状に定める物品発送地においてスタンプされもしくはその他の方法により証明され、かつ日付がつけられたとみられる郵便小包受領書または郵送証明書を受理する。

この第30条は、信用状が郵便小包受領書または郵送証明書を要求している場合の規定である。

1933年規則においては鉄道荷物受領証等とともに第25条に定められ、また受領証券として第15条に規定をおいていた。

1933年規則

鉄道荷物受領証、内水運送荷物受領証、運送状複本、郵便物受領証
第25条 銀行は、之等の証券が鉄道若しくは郵便官署の受領証印を有するとき又は内水運送荷物受領証にありては、内水船長の署名を有するときは之等の証券を正規のものと看做すべし。之等の証券には名宛人として依頼者（買主）或ひは信用状開設銀行を記載することを要す。

C－証券

第15条 銀行は、異りたる指図を受けざる限り、その必要と判断せるところの適當なる形式を有する左記の証券の引渡を受くる権限あるものと看做す。

即ち

- a) 海上運送にありては……以下省略
- b) 国内運送の場合においては……以下省略
- c) 郵便による遞送にあつては

郵便物受領証

移譲可能の保険証券若しくは保険証明書

送状

保険書類条項……省略

1951年規則においては、第25条に郵便小包受取証の語を用い運送人又は発行人の受領印又は署名のある場合には正規のものと見做すとした。此時の改訂で航空貨物運送状若しくは同受取証が追加されている。

第15条の(c)において郵便運送の場合として「郵便小包受取証」(Postal Receipt), 「郵政當局発行郵送証明書」(Certificate of Mailing issued by the Postal Authorities), 譲渡式保険証券又は保険証明書, 送状を銀行が受理する権限があるものと看做す書類としている。なお(d)項として航空輸送の場合が追加され, 「航空郵便受取証」(Air Mail Receipt), 「航空輸送運送状複本」(Air Transportation Waybill), 又は「航空貨物委託書若しくは同受取証」(Air Consignment Note or Receipt), 譲渡式保険証券又は保険証明書, 送状が受領し得る書類と明記された。

1962年規則第22条は、1951年規則第25条をほぼそのまま継承している。

1974年規則は第24条において1962年規則第22条と同様の規定をおき、その他の積出書類の正規性の認定について詳述している。

1974年規則第24条

銀行は、つぎの書類に運送人もしくはその代理人の受領印がある場合、または運送人もしくはその代理人のものであるとみられる署名がある場合には、そのいずれも正規のものとみなす。

鉄道貨物引換証 (Railway Bill of Lading)
鉄道貨物受託書 (Railway Consignment Note)
内国水路船荷証券 (Inland Waterway Bill of Lading)
内国水路貨物受託書 (Inland Waterway Consignment Note)
運送状副本 (Counterfoil Waybill)
郵便小包受領書 (Postal Receipt)
郵送証明書 (Certificate of Mailing)
航空郵便小包受領書 (Air Mail Receipt)
航空貨物運送状 (Air Waybill)
航空運送受領書 (Air Consignment Note)
航空貨物受領書 (Air Receipt)
トラック運送貨物引換証 (Trucking Company Bill of Lading)
またはその他これらと類似の書類

1933年規則から1974年規則に至るまで郵便小包受領書、郵送証明書については鉄道貨物引換証等とともにその他の積出書類として条文にまとめられ、ほぼ同趣旨で継承されてきたことが明らかとなった。1983年規則において郵便小包受領書、郵送証明書が独立条文として第30条に規定されたものである。

〔1983年規則の特徴〕

1. 1983年規則において運送書類に関する新らしいとらえ方が採用された。すなわち前述の第25条において呈示された運送書類の受理または拒絶の基準を定めている。しかしながらこの第25条は海上船荷証券または郵送の証明書以外の運送書類について詳細に定めている。海上船荷証券については第26条に独立の条文を設け、第25条と同様程度の詳細な規定を設けた。この為郵送証明書についても独立の条文が必要となり第30条として規定がおかれることとなった。この結果1974年規則第24条は完全に消滅したということが云い得る。さらに付言すれば1983年規則第25条、第26条が運送書類に関する諸規定の支柱であるとみるべきであるとされている。⁽⁵⁾

2. 1933年規則では郵便官署の受領印を有するとき、1951年規則では運送人

又は発行人の受領印又は署名のある場合、1962年規則は1951年規則を踏襲、1974年規則では運送人もしくはその代理人の受領印がある場合または運送人もしくはその代理人のものであるとみられる署名がある場合、郵便小包受領書、郵送証明書を正規のものとみなすとしていた。ところが1983年規則第30条においては、郵便官署、運送人又は発行人、運送人もしくはその代理人等の文言が姿を消している。この理由としてある国々の郵便法規は発送人が自ら郵送証明書を発行し認証することを許容しているという現実がありこの種郵送証明書も受理する必要があるという判断にもとづきこの第30条が起案された模様である。

3. 発行者については削除されたが、その代りに「信用状に定める物品発送地においてスタンプされもしくはその他の方法により証明され、かつ日付がつけられたとみられる郵便小包受領書または郵送証明書」という表現となり、「発送地」の文言が新らしく登場している。

第4節 第31条 運 賃

Article 31

a. Unless otherwise stipulated in the credit, or inconsistent with any of the documents presented under the credit, banks will accept transport documents stating that freight or transportation charges (hereinafter referred to as "freight") have still to be paid.

b. If a credit stipulates that the transport document has to indicate that freight has been paid or prepaid, banks will accept a transport document on which words clearly indicating payment or prepayment of freight appear by stamp or otherwise, or on which payment of freight is indicated by other means.

c. The words "freight prepayable" or "freight to be prepaid" or words of similar effect, if appearing on transport documents, will not be accepted as constituting evidence of the payment of freight.

d. Banks will accept transport documents bearing reference by stamp

or otherwise to costs additional to the freight charges, such as costs of, or disbursements incurred in connection with, loading, unloading or similar operations, unless the conditions of the credit specifically prohibit such reference.

第31条

a. 信用状にほかに異なる定めのないかぎり、または信用状にもとづいて呈示された書類のどれとも矛盾のないかぎり、銀行は、運送費または運送諸掛 (freight or transportation charges —以下「運賃」(“freight”) という) が未払いである旨を明記している運送書類を受理する。

b. 運賃が支払われたことまたは前払いされたことを運送書類に示すべき旨を信用状が明示している場合には、銀行は、運賃の支払もしくは前払を明示している文言がスタンプまたはその他により表示されている運送書類、または運賃の支払がその他の方法により示されている運送書類を受理する。

c. “freight prepayable” もしくは “freight to be prepaid” の文言またはこれらと同趣旨の文言は、それが運送書類面に表示されていても、運賃支払済の証明になるものとしては認められない。

d. 銀行は、積込、荷卸しもしくはこれらと同様の荷役の費用またはそれらに関して生じた立替金のような、運送費に追加される費用についてのスタンプもしくはその他による付記 (reference) のある運送書類を受理する。ただし、信用状の条件がとくにそのような付記を禁じている場合はこのかぎりではない。

この第31条は運賃（運送費または運送諸掛）について定めている。規定概要は次のとおりである。

a 項 信用状に異なる定めのないかぎり運賃未払いの旨明記している運送書類を受理する。

b 項 信用状に明示の場合、運賃支払もしくは前払を明示している運送書類を受理する。

c 項 “freight prepayable” もしくは “freight to be prepaid” の文言は運賃支払済の証明とは認められない。

d 項 運送費に追加される費用について付記のある運送書類を受理する。ただし信用状がこれを禁じている場合を除く。

運賃に関する規定は、創設時の1933年規則にもり込まれていた。

1933年規則

第17条 運送証券上に「運賃支払済」又は之と類似の文言を有する印判又は手記の存するときは、之により銀行は運賃支払済の証明は十分行はれたるものと看做すべし。

第18条第2項 信用状の条件又は呈示せられたる証券が反対の意味を含まざる限り、銀行は運送賃若くは、運送費用を償還すべき義務を物品に負課したるが如き記載を有する証券に対しても支払を為すことを得。

1933年規則においてはこのように第17条および第18条第2項に定めていた。

第17条は、運送品が運賃支払請求権の担保となっているか否か（第18条第2項参照）は、運送品の受領者である依頼人にとっては重要な事項であることから、依頼人の履行補助者として行動する銀行は運賃支払済かどうかを確認することが必要であるが、運送証券上の記載のみによりこれが可能であり、受益者もこの記載があればそれ以上の証拠分法を提出するに及ばないと明示した。⁽⁶⁾

第18条第2項は、たとえば運賃先払等の記載が運送証券上になされ、この運送賃が支払われないときは運送品を受領し得ないというような記載がある運送証券でも、一定の場合には、これを受領することができることを明示した。⁽⁷⁾

第1次改訂の1951年規則において、若干の文言追加および字句修正が行なわれた。規則全文は次のとおりである。（アンダーライン部分が追加文言お

よび追加条項である。

1951年規則

第17条 「運賃支払済」又は「運賃前払済」若くはこれと同義の文言が、捺印又はその他の方法で運送書類面に示されているときは、運賃支払済の証明は十分なものとみなされる。もし運送書類中に“freight prepayable”「要運賃前払」又は“freight to be paid”「要運賃支払」若くは同義の文言がある場合には、これらの表示は、運賃支払済の証拠となるものとはみなされない。

第18条第4項 信用状に異った定めのない限り又は信用状に基づいて呈示せられた書類のいずれにも条件不一致のない限り、銀行は運賃又は運送諸費用と引換渡を示す書類を受理することができる。

第2次改訂の1962年規則においては、第15条に位置を移し、1項、2項、3項と分類された。条文の対応状況は次のとおりである。

1962年規則第15条

第1項 1951年規則第17条前段

第2項 1951年規則第17条後段

第3項 1951年規則第18条第4項

この第2次改訂時の修正箇所は次のとおりである。

第1項

“「運賃支払済」又は「運賃前払済」若くはこれと同義の文言が、のうち”
“これと同義の文言が、が削除されている。

“運送書類面に、の文言が“積出または発送を証明する書類上に、と修正されている。

第2項

一部文言の修正のみで趣旨に変わりはない。

第3項

修正箇所はない。

第3次改訂の1974年規則では第16条に位置を移し、(a)項、(b)項、(c)項と分

類されている。全文は次のとおりである。アンダーライン部分は修正箇所である。

1974年規則第16条

ARTICLE 16

(a) If words clearly indicating payment or prepayment of freight, however named or described, appear by stamp or otherwise on documents evidencing shipment or dispatch or taking in charge they will be accepted as constitnting evidence of payment of freight.

(b) If the words “freight pre-payable” or “freight to be prepaid” or words of similar effect appear by stamp or otherwise on such documents they will not be accepted as constituting evidence of the payment of freight.

(c) Unless otherwise specified in the credit or inconsistent with any of the documents presented under the credit, banks will accept documents stating that freight or transportation charges are payable on delivery.

第16条

(a) 運賃 (freight) の支払または前払を明示する文言が、積出または発送または受取を証明する書類上にスタンプもしくはその他の方法によって示されているときは、その運賃にどのような呼称または表現が用いられていても、その文言は、運賃支払済の証明になるものとして認められる。

(b) “freight pre-payable” または “freight to be prepaid” またはこれらと同趣旨の文言が、積出または発送または受取を証明する書類上にスタンプもしくはその他の方法によって示されていても、その文言は、運賃支払済の証明になるものとしては認められない。

(c) 信用状にほかに異なる明示のないかぎり、または信用状にもとづいて呈示された書類のどれとも矛盾のないかぎり、銀行は、運賃または運送諸掛り (transportation charges) が引換払いである旨を表示している書類を受

理する。

このように1962年規則第15条1項2項3項が1974年規則第16条(a)項(b)項(c)項となっている。

修正箇所はアンダーラインで示したとおり、(a)項においては、freight どのような表現が用いられても差支えないこととなったことが第1点である。この措置は第23条に取入れられた複合運送書類を考慮した結果であるとされている。第2点は積出と発送のほかに「受取 (taking in charge)」が挿入されたことでこれも理由は第1点のそれと同様である。(b)項においては修正箇所はない。(c)項においては“banks may honour”が“banks will accept”となっている。“honour”も“accept”も実質的には同義である。“may”の“will”への修正は銀行の選択権排除を意味し、第3次改訂の1974年規則において全条文（但し第32条(b)項を除く）にわたって採られた措置の一環である。

条文の対応状況は以上のとおりであるが、1974年規則においては、(d)項が追加されている。その全文を掲げておく。

(d) Banks will accept shipping documents bearing reference by stamp or otherwise to costs additional to the freight charges, such as costs of, or disbursements incurred in connection with, loading, unloading or similar operations, unless the conditions of the credit specifically prohibit such reference.

(d) 銀行は、積込、荷卸あるいはこれと同様の荷役の費用、またはそれらに関して生じた立替金 (disbursements) のような運送費 (freight charges) に付加される費用について、スタンプもしくはその他の方法による注記 (reference) のついた積出書類を受理する。ただし、信用状条件がそのような注記を禁じている場合は、このかぎりではない。

新設された本項の趣旨は「1962年規則へのこの追加は、たとえば、“free in/out (FIO)” およびその他の費用や諸掛りに関する立場を明らかにしている。もしこの種の書類が受理不可能とするならば、信用状に特に明示しなければならない⁽⁸⁾」ということである。

積出書類に “free in and out” とあれば、運送人は積込および荷卸の費用を負担しない。“free in” とあれば積込の費用を負担しない。“free out” とあれば荷卸の費用を負担しない。すなわちそれらの費用は荷送人あるいは荷受人の負担を意味する。⁽⁹⁾

〔1983年規則の特徴〕

1. 1974年規則第16条が1983年規則第31条に位置を移した。

2. 条項の配列順が変更された。

(c)→ a (a)→ b (b)→ c (d)→ d となった。

3. a 項において「運送費」(freight) と「運送諸掛」(transportation charges) の双方を含む表現が「運賃」(freight) であると明示した。この目的は複合運送業者 (combined transport operator) のなかで、料金総額を「海上運賃」(sea freight) と「陸上運送費」(land charge) に分割する慣習を持つ業者が存在しこれを包含することである。

4. 同じく a 項において、「引換払いである」(are payable on delivery) という表現を、「未払いである」(have still to be paid) と修正した。運賃支払保証による運賃受領前の貨物引渡しもありうることを勘案した結果である。

5. b 項に、「または、運賃の支払がその他の方法により示されている」(or on which payment of freight is indicated by other means) という文言を追加した。このことにより運賃支払済を示すゴム判やその類似の方法以外の手段が使用可能となる。

第5節 第32条 “Shipper’s Load and Count” 等の文言 記載運送書類

Article 32

Unless otherwise stipulated in the credit, banks will accept transport documents which bear a clause on the face thereof such as “shipper’s load and count” or “said by shipper to contain” or words of similar effect.

第32条

信用状にはかに異なる定めのないかぎり、銀行は、書類面に “shipper's load and count” もしくは “said by shipper to contain” の条項またはこれらと同趣旨の文言のある運送書類を受理する。

本条にいう “shipper's load and count” は「荷送人が貨物をコンテナ詰めにし、その数量の勘定も同人が行なったものである」との意味であり、また “said by shipper to contain” は「包装の内容は荷送人の陳述による」を示すものである。

船荷証券の裏面約款のなかに “Container Packed by Merchant”（荷主によって詰められたコンテナ）と題する条項があり、コンテナの内容品の状態や明細は運送人にとって不知であり、運送人はそれについて一切責任を負わないこと。荷主は内容品の積付、シール等が安全・適切であることおよび甲板積を含む運送に適していることを保証すること。荷主に運送人コンテナの事前検査義務を課すこと。シールに異状なく運送人により引渡されたときは運送人の義務の完全履行とみなされること。コンテナ開扉、内容品検査の自由を運送人は有すること。などを定めている。実務上、荷主詰込みのコンテナの場合には、船荷証券の表面に、“shipper's load and count”, “said by shipper to contain” 等の留保文言をタイプまたはスタンプすることが、本条項の適用を助ける意味で一般化している⁽¹⁰⁾

コンテナ輸送の発達に伴ない、このような裏面約款および表面記載を有する船荷証券が一般化し、信用状に基づく決済を円滑にする為にはこのような書類を受理するという規定を信用状統一規則にもり込む必要が痛感され、第3次改訂の1974年規則においてはじめて登場した。その条文は次のとおりであった。

1974年規則

ARTICLE 17

Shipping documents which bear a clause on the face there of such as “shipper's load and count” or “said by shipper to contain” or words

of similar effect, will be accepted unless otherwise specified in the credit.

第17条

書類面に “shipper’s load and count” または “said by shipper to contain” の条項またはこれと同趣旨の文言のある条項のついている積出書類は、信用状にほかに異なる明示のないかぎり受理される。

このように、コンテナ輸送の関連において1974年規則にはじめて登場したが、船荷証券の裏面約款のうちいわゆる 不知約款に関する部分については1951年規則において規定が設けられていた。この不知約款 (unknown clause) は運送品に関する事項で運送人が確認できないものを船荷証券に記載する場合、運送人はその正確性について責任を負わないことを明証し、荷送人は申告事項の不正確から生じた損害を運送人に補償することを定めている。具体的記載事項について不知と主張するために “said to be ……,” “shippers declare……” 等の文言が付記されることもある。

この不知約款について1951年規則は次の規定を設けていた。

1951年規則第18条

貨物及び包装は外見上良好な状態にあるとする点について留保のある船積書類は、これを拒絶することができる。

無留保船積書類とは、(略)

次の各条項は右の留保とみなしてはならない。

(a) (略)

(b) (略)

(c) 貨物の内容・重量・容積・品質又は専門的な明細に関する運送人の不知約款

引換渡書類条項省略

不知約款条項は留保書類にあたらないとしていたわけである。

第2次改訂の1962年規則においてこの第18条3項(c)は削除されている。不知約款付 B/L はクリーン B/L（無故障船荷証券）とは認め難いという意見が大勢を占めたためと云われている。その結果1962年規則の下においては第9条の「書類に明記もしくは付加された一般条件および／あるいは特殊条件」についての銀行の免責規定により受理可否を判断せざるを得なくなり解釈に苦しむ事態となったことは否めない。1974年規則において第17条が新設されたことで信用状統一規則に関する限り苦慮の度合いは軽減されたと云い得る。

〔1983年規則の特徴〕

1. 1974年規則第17条が1983年規則第32条となった。
2. 積出書類を運送書類とした。
3. 銀行は……受理するという文体に修正した。
4. 趣旨には変更なし。

第6節 第33条 受益者以外の荷送人の運送書類

Article 33

Unless otherwise stipulated in the credit, banks will accept transport documents indicating as the consignor of the goods a party other than the beneficiary of the credit.

第33条

信用状にはかに異なる定めのないかぎり、銀行は、信用状の受益者以外の者を物品の荷送人として示している運送書類を受理する。

この第33条は荷送人が信用状の受益者以外の者であることを運送書類が示している場合の銀行の取扱いを示した新設条文である。

この条文は、世のさまの移り変るにしたがって貿易制度の変革もしばしば行なはれ得る典型的な事例である。

1933年規則には次の条文があった。

1933年規則第24条

銀行は、信用状受益者の氏名を、船積人又は裏書人として船荷証券上に記載すべきことを要求する権限を有す。

本条に関し伊澤教授は次のように述べておられる。

「受益者は、通常、商品の売主であり又その商品の船積人である。船荷証券が受益者たる売主の発送にかかる商品を表彰しているものであると云うことを、一見明瞭ならしめるために、受益者を証券上に表示せしめることは適当であるし、又銀行が船荷証券を正権限者より取得したと云うことを証明するにも、受益者の氏名すなわち銀行への船荷証券の譲渡人の氏名が、証券面上の正権限者として又はその証券を適法に処分した者として（すなはち裏書人として）表示されていることを便宜とするからである⁽¹¹⁾」

1951年規則もその第24条に同様の規定をおいていた。

1962年規則も同様の規定をその第21条においていたが「信用状条件に異なる規定がないかぎり、という文言が追加されている。

このように1962年規則までは一貫していわゆる第三者船荷証券は一般的に拒絶されていたわけである。

ところが1974年改訂時に、荷送人が信用状の受益者であることは強制されるべきではないということで1962年規則第21条を削除し第三者船荷証券についての明文規定を設けるに至らずこの為これの受理の可否について疑問が提起され続けるという事態で推移するに至った。

この事態を打開するために設けられたのが、今回改訂時の第33条の新設条文である。対象は船荷証券のみならず運送書類全般となっている。

〔1983年規則の特徴〕

1. 新設条文である。
2. 1933年規則、1951年規則、1962年規則に一貫した考え方を180度転回させ第三者運送書類を受理すると明記した。

〔問題点〕

仲介取引の場合、あるいは受益者の委託を受けた運送取扱業者が荷送人となる場合等において本条項の存在は銀行の意思決定に便益を供すると思はれる。

しかしながら信用状発行依頼人、信用状発行銀行の立場からは第三者名義の運送書類について不安を抱くケースも多いものと考えられる。受益者については信用調査により資産状況、業務遂行能力、品格等について十分に検討を加え、取引相手として選定するわけで、受益者名の運送書類であれば十分信頼するに値いすると判断されるが、第三者では信用調査の対象でもなく貨物を受領するまでは不安感にさいなまれる事態ともなりかねない。おそらく自衛策として信用状条件に受益者名義の運送書類を要求することになるものと思はれる。

むしろ原点にたちかえり、1933年規則第24条の精神を再吟味し、この第33条を修正すべきであると思料する。

第7節 第34条 無故障運送書類

Article 34

a. A clean transport document is one which bears no superimposed clause or notation which expressly declares a defective condition of the goods and/or the packaging.

b. Banks will refuse transport documents bearing such clauses or notations unless the credit expressly stipulates the clauses or notations which may be accepted.

c. Banks will regard a requirement in a credit for a transport document to bear the clause "clean on board" as complied with if such transport document meets the requirements of this article and of article 27 (b).

第34条

a. 無故障運送書類とは、物品および／または包装に瑕疵のある状態を明

らかに示している付加条項もしくは特記 (notation) のついていないものをいう。

b. 銀行は、信用状が許容できる条項もしくは特記を明示していないかぎり、前項に示す条項もしくは特記のある運送書類を拒絶する。

c. 銀行は、運送書類が本条および第27条 b 項の要件を満たしているときは、“clean on board” の条項を運送書類に付すべき旨の信用状の要求が充足されているものとみなす。

この第34条は a 項において無故障運送書類の定義を明示し、b 項において拒絶する運送書類を示している。c 項は“clean on board” 条項を要求する信用状条件を充足するとみなす場合の要件について定めている。

1933年規則には次の条項があった。

1933年規則第18条第1項

外観上異状なき状態の下に商品を受領せりとする点に関して留保文句ある運送証券は之を拒絶することを得。

この規定では、銀行は無留保 (clean) の運送証券の引渡しを要求することができ、商品の荷造り不完全など外観上異状ありと示す証券は受領しないことができると明示している。したがって異状の程度が重要でないと判断すれば受領して差支えないこととなる。

1951年規則においては第18条1項に1933年規則を踏襲し、2項3項を追加している。全文は次のとおりである。この追加条項2項にはじめて無留保船積書類の定義が登場している。

1951年規則第18条

貨物及び包装は外見上良好な状態にあるとする点について留保のある船積書類は、これを拒絶することができる。

無留保船積書類とは、貨物又は包装に瑕疵のある状態を明示した条項の付

加されていないものである。

次の各条項は右の留保とみなしてはならない。(a)貨物又は包装の不十分な旨を明示していない条項、たとえば“secondhand cases”, “used drums”, 等、(b)貨物又は包装の性質より生ずる危険に対する運送人の免責を明示する条項、(c)貨物の内容・重量・容積・品質又は専門的な明細に関する運送人の不知約款

(引換渡書類条項……略)

1962年規則においては、第16条に位置を移すとともに2項を1項、1項を2項に入れ替え、3項を削除するという修正が行なわれた。

1962年規則第16条

無故障積出書類とは物品および／またはその包装に瑕疵のある状態を明らかに示している付加条項またはただし書き (notation) のついていないものをいう。

銀行は、このような付加条項またはただし書きのついていない積出書類を拒絶する。ただし、信用状が当該条項またはただし書きを許容する旨を明らかに示しているときは、このかぎりではない。

このように無故障積出書類の定義を第1項とし、第2項において銀行は付加条項等のある積出書類を拒絶するとしたわけである。そして1951年規則第18条第3項を削除している。

1951年規則第18条第3項は、前述のとおりただし書きとはみなされない事例を(a)(b)(c)の3項目に分類して示していた。この全文が削除されたわけであるが夫々の理由は次のとおりであるとされている。

(a) “secondhand cases”, “used drums” 等

第1次改訂時にオーストラリアの銀行は、「中古または不適当な容器に詰められた貨物を認めることは買主の利益を害するかも知れない」と指摘していた。

第2次改訂時（1962年規則）にアメリカの銀行はこの規定の存続を希望し

た。これに対しロンドンの銀行は「使用されたことのあるドラム缶は、かつて何かを容れたことがあり、それが次に容れられる物質に有害な影響を及ぼさないはずがない。」として反対した。結局英国の主張が通り削除された。

(b) 貨物・包装の性質より生ずる危険に対する運送人の免責明示条項

貨物の性質より生ずる危険

鉄鋼の錆の発生，化学薬品の変質，硝子・陶器類の破損，野菜・果物の腐敗など

包装の性質より生ずる危険

脆弱な木箱やボール箱または枠などの破損やくずれなど

船会社側は受取った積荷にこのような危険を感じると、船荷証券の印刷約款に免責規定があるにも拘らず自己防衛の見地から remark を付加しようとする傾向がある。たとえば，“not responsible for torn bags”（袋の破れには責任を負わない），“not liable for leaking barrels”（樽洩れには責任を負わない）といった類である。このような免責文言が付加された船荷証券はやはり Foul B/L と解すべきであるという見解がとおり削除された。

(c) 貨物の内容，重量，容積，品質，または専門的な明細に関する運送人の不知約款

この事例としては、品質に例をとれば船荷証券の本文中に “first grade granulated sugar (1 級ザラメ糖)” とあり余白ただし書きに “quality unknown (品質不知)” とある場合があげられる。そこでこの船荷証券はクリーン B/L ではないという見解も生じるわけで、1951年規則第18条3項(c)においてただし書きとはみなされないということにしたがもともと無理があったと云わざるを得ない。(b)項と同様の趣旨で削除のこととなった。

第3次改訂の1974年規則は第18条(a)項，(b)項となり1962年規則1項，2項の条文をそのまま継承している。

〔1983年規則の特徴〕

1. 1974年規則第18条(a)(b)が1983年規則 a b となり，c 項が追加された。

2. shipping document（積出書類）という用語が，transport document（運送書類）に改められた。

3. 追加された c 項において，銀行は運送書類が本条および第27条 b 項（積込証明）の要件を満しているときは，“clean on board”の条項を運送書類に付すべき旨の信用状要求が充足されているものとみなすと明示した。

ICC Publication No. 411 によれば，世界の一部地域で広まった “clean on board” の運送書類を定め，その上その書類に “clean on board” の文言をつけるよう要求するという慣習に対処するためこの c 項を追加したとのことである。そのような信用状の要求を満たすために運送人に “clean or board” の旨を付記するように求めても，運送人は信用状統一規則がどのようにして “on board” が証明されるかを定めており，また運送書類に物品または包装の瑕疵についての付記がなければその運送書類は “clean” であると定めているので “clean on board” の旨の付記は不要であるとして応じないといったことで解決策が必要となり，この c 項でそのような付記がなくても信用状の要求が充足されているとみなされる状況を規則として制定したといふことである。⁽¹²⁾

本項は，買主の立場と運送人の立場が真向から対立する局面の一つであり一部地域での慣習として広まりつつある事態に対抗してとられた措置であるが将来にわたってさらに波紋を巻起しかねない条項であるものと思料される

第 8 節 おわりに

1983年規則・運送書類後半部分（第29条～第34条）を軸に，信用状統一規則創設の1933年規則に遡り検討を加えてきた。

特筆すべきは複合運送の飛躍的な発展段階を迎え，これに対処して信用状統一規則は所要の改訂・追加を行なっていることであろう。

第29条積換えの条項において積換えの定義条項を冒頭の a 項に明示し，b 項においては積換えが禁じられていても銀行が受理する運送書類を詳細に示している。

第31条運賃の条項では a 項において運賃 (freight) の表現は運送費 (freigh

と運送諸掛 (transportation charges) の双方を含むと明示している。

第32条 “Shipper’s Load and Count” 等の文言記載運送書類条項は1974年規則において登場したものであるが、コンテナ輸送の一般化を受けて規定化されたものである。

第33条受益者以外の荷送人の運送書類は1933年規則以来の伝統的な考え方を180度転換した画期的な条項である。運送形態の複雑多様化がその根底にあるが今後の問題条項となりかねない懸念を拭い去ることができない。

第34条無故障運送書類においては c 項が1983年規則において新設され、一部世界において広まりつつある悪い慣習に対抗する措置をとっている。買主の利益擁護と運送人の責任回避の問題であるが今後の推移が注目される条項である。

参 考 文 献

- (1) 伊澤孝平「商業信用状論」有斐閣, 1953年, p 762
- (2) 小峯 登・舟木 凌「1974年信用状統一規則 (下)」外国為替貿易研究会, 1979年, p 168
- (3) 小峯・舟木前掲書, p 171
- (4) 朝岡良平他「信用状統一規則」金融財政事情研究会, 1985年, pp 300～301
- (5) 手形研究 355「1983年改訂信用状統一規則をめぐる諸問題 (中)」経済法令研究会, 1984年, p 74
- (6) 伊澤前掲書, p 759
- (7) 伊澤前掲書, p 760
- (8) Wneble “Documentary Credits, Uniform Customs 1974 Revision,” J. I. B., 1975, p 274
- (9) 小峯, 舟木前掲書, p 34
- (10) 藤代和雄「貿易運送の実務 <船荷証券の解説>」同文館, 1985年, pp 130～133
- (11) 伊澤前掲書, p 765
- (12) 朝岡前掲書, p 325